

Saab 9-5 Wagon 2002–05

NEVS-brevet torsdag 17 januari

1. TEST: Hyundai lyckas inte alls med drivlinan i Tucson

2. Vi provkör Toyota Supra: Klassiskern äntligen tillbaka, med BMW-motor

3. Årets testbilar 2018

4. Provkörning av Nissan Navara AT32

5. Jonny Smith spanar in Rivian

6. Eldrivna Iridium hade världspremiär på CMT

7. Pontiacs förgångare

8. Grattis Ford Anglia!

ALLT OM BILAR

1. TEST: Hyundai lyckas inte alls med drivlinan i Tucson

Jan-Erik Berggren, 10 jan 2019, 15:49

El och diesel med AdBlue. Hyundai har gjort allt de kan för att minska mängden farliga utsläpp från sin mellanstora suv Tucson. Men tyvärr. Det här fungerade inte alls tillsammans. Tucson 2,0 CRDi 48V är väldigt besvärlig att köra mjukt.



AdBlue är en tillsats till dieselbränslet som tar ner mängden utsläpp av farliga kväveoxider. Det är en beprövad metod för att göra dieselmotorer bättre och det påstås att det var kostnaden för AdBlue som fick Volkswagen att börja fuska med sina dieslar till den amerikanska marknaden – det som senare blev den stora dieselskandalen.

Nu har fler och tillverkare av dieselmotorer på grund av tuffare utsläppskrav valt att rena utsläppen med AdBlue.

Hyundai gör mer än så. Förutom en tvålitersdiesel med extratank för AdBlue arbetar förbränningsmotorn tillsammans med en förstärkt eldrivlina. Ett parallellt elsystem med ett batteri hjälper dieselmotorn när det behövs lite extra kraft och till exempel vid start. 48 V-hybrider fungerar som en vanlig hybridbil men tack vare den starkare elmotorn och mer energi i batteriet kan elmotorn kapa lite större toppar av dieselmotorns förbrukning.

Hybriddrivlina sänker förbrukningen med cirka sju procent, enligt Hyundai, vilket kanske inte märks så mycket när vi står vid macken men för Hyundai spelar varje gram koldioxid roll för EU:s tuffa utsläppskrav från hela modellprogrammet.

LÄS MER: Test av Kia Sportage 48 V



Kommer fler hybrider

Både Kia och Hyundai har börjat använde den nya hybridteknik som bland andra Audi storsatsar på och som även Volvo ska lansera inom något år.

Först av Kia och Hyundais bilar att få den nya hybriddrivlinan är de mellanstora suvarna Tucson och Sportage. Vi har tidigare testkört Kia Sportage med samma drivlina. Sportage har aningen högre förbrukning än Tucson.

Tyvärr tycker jag inte att Hyundai lyckats balansera drivlinan alls. Det är synd för Tucson är i övrigt en komfortabel, rymlig och snygg bil.

Den åttastegade växellådan, stopp-start-systemet och hybriddrivlinan arbetar mycket dåligt tillsammans. Det blir ryckigt från stillastående och det är svårt att köra mjukt i låg fart och över de olika stegen i växellådan – både uppåt och nedåt. Elmotorn levererar effekt på ett sätt som verkligen inte passar med utväxlingen. Lägg sen till stopp-start som stannar bilen vid helt fel lägen.

Med tanke på att Kia och Hyundai har värvat förre BMW-chefen Albert Bierman för att se till att alla bilar är välbalanserade är det konstigt att den här bilen släppts av produktionsbandet i det här skicket.

När Hyundai under våren ska plocka in eldrivlinan tillsammans med en 1,6-litersdiesel hoppas jag att ingenjörsteamet balanserat effekten mycket bättre. Även Santa Fe ska få den här drivlinan och i den större bilen kan obalansen från Tucson bli riktigt hemsk.

Förutom den nya drivlinan har Hyundai passat på att uppdatera den Tucson som gjorde comeback för ett par år sedan och som i modellprogrammet ersatte ix35.

Köregenskaper

Drivlinan är så pass obalanserad att det är obehagligt att köra bilen. Jag körde mestadels på mindre landsväg och motorväg vilket var tur. Hade jag testkört Tucson 48V i mer stadstrafik tror jag inte att jag klarat av en testvecka. Den mjuka fjädringen och dåliga styrresponsen förbättrade inte körintrycken direkt. Det här är en märklig bil att köra så du som trots det här testet är intresserad måste provköra och skaffa dig en egen uppfattning.



Säkerhet 

Lätt styrning utan respons från hjulen i kombination med stark styrinverkan av filkörningsassistenten – som börjar arbeta i farter över 60 km/tim – är direkt farligt. Du måste stänga av filkörningsassistenten för att stå ut med bilen. Men det finns autobroms, helljusautomatik och smart farthållare med stopp-start för bekväm kökörning.



Design 

Hyundai har lyckats få till en mer sofistikerad design än syskonet Kia som gått på lite fräckare detaljer. En ny front ger en elegant look. Instrumentbrädan domineras av den stora bildskärmen men knapparna är väl ihopsamlade i olika kluster. Rent och snyggt. Baksätet är rymligt men sittpositionen låg. Dålig sikt bakåt.



Komfort 

Precis som i nya Santa Fe har Hyundai valt mjuk fjädring och satsat på komfort. Men det betyder också att bilen kränger lite för mycket i kurvorna. Obalansen i drivlinan är ändå det som påverkar komforten allra mest – det blir för ryckigt för alla som sitter i bilen.

Ekonomi 

Hyundai har ett fint garantipaket vilket sänker ägarkostnaden. Billigaste Tucson har ett frånpris på drygt 200 000 kronor och det gäller då bensinaren på 1,6 liter. Tills vi sett hur Hyundai lyckats med hybriddrivlinan till den mindre dieseln är det också den motorn jag rekommenderar. Med AdBlue-teknik och 48 V-hybrid rusar priset till drygt 350 000 kronor och för de pengarna finns det en rad mycket bättre alternativ.

Totalt: 13 (av 25)

3 konkurrenter

Kia Sportage

Nissan Qashqai

Mazda CX-5



HYUNDAI TUCSON 2,0 CRDI 48V

Miljö
Koldioxidutsläpp: 149 gram/km (NEDC).
Bensinförbrukning: 5,7 liter/100 km.
Miljöförmåner: nej.

Ekonomi
Pris: Från 355 800 kronor.
Årlig fordonsskatt: 7 277 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år: 16 918 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: ännu inte fastställt.
Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, genomrost 12 år, lackgaranti 5 år, vägassistans 5 år.

Teknik
Motor: Fyra cylindrar, 2,0 liter, 185 hk vid 4 000 varv/min, 400 Nm vid 1 750–2 750 varv/min.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Växellåda: 8-stegad automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 9,1 sekunder.
Toppfart: 201 km/tim.
Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 448/185/166 centimeter.
Bagagevolym: Cirka 513/1 503 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.
Tjänstevikt: 1 749 kilo.
Maximal släpvagnsvikt: 1 900 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper	1
Säkerhet	2
Design	4
Komfort	3
Ekonomi	3
Totalbetyg =	13 av 25

Plus

Vacker design

Rymlig

Minus

Drivlinan

Styrningen

Fjädringen





2. Vi provkör Toyota Supra: Klassiskern äntligen tillbaka, med BMW-motor

Marcus Peters, 2018-11-18, 10:33, uppdaterad 2019-01-11, 06:07

Efter 16 långa år återskapar Toyota sin mest legendariska sportbil. Reinkarnationens recept är detsamma som det har varit hela tiden: en rak sexa som driver bakhjulen och massor av körglädje. Vi kör en förserieprototyp!



Chassit är styvare än på självaste Lexus LFA
inte konstigt då att det inre framhjulet blir lätt i kurvorna.

Vad är nytt? Allt. Hela bilen är en nyutveckling och ska anknyta där den senaste generationen slutade 2002. Ut- och insidan är fortfarande starkt kamouflerade när vi får köra bilen, men några smaskiga detaljer får vi trots allt.

Eller vad sägs om en treliters turbomatad radsexa som lämnar 340 hästkrafter samt 500 Nm via en åttastegad automatlåda till bakhjulen? Eller möjligtvis det superstyva chassit som till och med ställer Lexus LFA:s dito i skamvrån?

Dock är prestandasiffrorna inte direkt något att skryta med numera: 4,6 sekunder dröjer det innan hastighetsmätaren visar 100 km/h och toppfarten är 250 km/h. Det finns suvar nu för tiden som är lika snabba, men det vore blasfemi att jämföra Supran med steroidpumpade familjefraktare. Enligt utvecklingschefen Tetsuya Tada låg tyngdpunkten i utvecklingsarbetet inte på siffer- och prestandajakten utan det viktigaste var och är den subjektiva körglädjen.

Nyupplagan följer fortfarande samma koncept som föregångarna. Supran med internbeteckning A90 är en liten sportcoupé med nätt kaross, kort axelavstånd och bred spårvidd. Kombinerat med en mycket låg tyngdpunkt, perfekt viktfördelning på 50/50 och en vikt på 1.500 kilo krävs det ingen ingenjörsexamen för att veta att det här är en banpiska av rang!

Hur är den att köra? Två ord: fokuserad och lekfull. Supran engagerar sin förare och bjuder upp till dans i gränsområdet. Turbomotorn har en utpräglad sugmotorkaraktär med blixtsnabb respons utan någon märkbar turbofördröjning – svårt att få till i en "downsizad" motor, imponerande! Varvstoppet ligger på inte så märkvärdiga 6.500 r/min, men mer behövs knappt. Kraft finns i överflöd redan från låga varv.



Ankstjärten avrundar en klassisk sportbilskaross.

En fokuserad bil kräver en lika fokuserad styrning och där är Supran inget undantag. Styrningen reagerar snabbt och exakt på rattutslag, även om mittläget fortfarande känns en aning svampigt i förseriemodellen. Här krävs lite finjustering. Bromsarna å andra sidan känns redan färdigutvecklade: de är urstarka utan att vara överväldigande och håller varv efter varv utan att mattas av.

Jämfört med lillebror GT86 bjuder Supran dock inte på en lika direkt pedal- och styrkänsla, inte heller får föraren lika mycket feedback. Bilen känns däremot mer vuxen än lillebror, som mer än gärna börjar dansa med bakaxeln.

Det kan Supran såklart lika bra, men här ligger ändå fokus på kurvtagning utan att slösa på vridmomentet i onödan. Bakhjulen levererar massor med grepp i kurvorna, vilket inte minst syns på det inre framhjulet som nästan lyfter över apex. Ett tecken på ett riktigt styvt chassi!

Det krävs inte många kurvor förrän man har bekantat sig med bilen och nästan litar blint på den. Det korta axelavståndet gör den kvick i kurvorna, medan den ökade spårvidden håller bilen stabil och lättkontrollerbar. Här kan även nybörjare känna sig snabba!

Nördfakta? Supran tillkom efter ett samarbete mellan Toyota och BMW. Den delar plattform, chassikomponenter och motor med systerbilen Z4 liksom en del vred och knappar. Något man kunde se när interiörkamouflaget "råkade" lyftas en aning. Bilarna bygger på samma bas men är i grunden två helt olika modeller, där Supran är den sportiga varianten av de två medan Z4:an är tänkt som en glidare med stuns.

Bilarnas motor är för övrigt ingen annan än den fina singelturbomatade radsexan från BMW M240i som tjänstgör kopplad till BMW:s åttastegade automatlåda. Sämre substans kan man ju ha.



Smäcker fälgdesign.
Notera att hälften av ekrarna är kromade och hälften svarta.

Borde jag köpa en? Visst borde du! Det är en Supra för guds skull! Nå, skämt åsido är sport-coupén redan i förserieversionen otroligt effektiv och snabb. Dessutom lyckades den långt mer än en gång att trolla fram ett fånigt leende på våra läppar.

Toyota avser att ta marknadsandelar från självaste Porsche Cayman med sin nykomling. Det krävs rätt mycket för att kunna vara konkurrenskraftig mot Stuttgarts storsäljare, men efter vår första utvärdering anser vi att Toyota har gjort allt rätt för att lyckas. Förhoppningsvis följer designen de fantastiska fartresurserna, något vi väntar med spänning på att få se!

Grundpriset borde ligga runt 600.000 kronor när bilen introduceras i maj nästa år. Senare planerar man även en version med fyrcylindrig motor som instegsmodell.

TEKNISKA DATA

TOYOTA SUPRA

MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm³, 340 hk vid 5 000 r/min, 500 Nm vid 1 600 r/min. 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 321/1 861/1 303 mm. Axelavstånd 2 470 mm. Tjänstevikt 1 575 kg. Bagagevolym i.u.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,6 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning i.u., CO_2 i.u.

PRIS: Cirka 600 000:–. Aktuell i maj 2019.

PERSONLIGHET

IKONSTATUS
DESIGN
LJUD
KOMFORT
KÖRGLÄDJE
TOYOTA SUPRA PORSCHE 718 CAYMAN

SUMMERING

PLUS: Körglädje, körglädje och körglädje.

MINUS: Räcker det för att locka över 718 Cayman-kunderna?

★★★★



3. Årets testbilar 2018

Av **Joakim Dyredand**, Publicerad 2018-12-30 13:54, uppdaterad 2019-01-04 15:20

Elbilarna kommer starkt men en dieselmodell blev vinnare

Under 2018 har närmare 120 bilar testats, bedömts och betygssatts av ams testlag. Trenden är tydlig, antalet elektrifierade bilar ökar – men antalet cabrioleter minskar. Häng med på en resumé.

Årets bil

Utmärkelsen går till den bilmodell som summerar årets trender på bästa sätt.



Hyundai Kona Electric

Redan vid första provkörningen använde vi rubriken "game changer". Det sammanfattar den här bilen bra. När det senare blev dags för ett riktigt test fick den visserligen nöja sig med silver, VW e-Golf tog segern tack vare bättre komfort och bättre utrymmen.

Men Kona kontrar med en enorm räckvidd. Medan vi kom 197 km med e-Golf gav Kona inte upp förrän vid 401 km! Detta visar att lång räckvidd och eldrift inte behöver kosta över en miljon. Hyundai och koncernsyskonet Kia kommer att visa vägen 2019.

Nu väntar vi bara på Volkswagen ID Neo som väntas under slutet av 2019. Den kan bli bilen som ändrar allt och blir nästa, stora game changer.

Här på auto motor & sport gör vi stor skillnad på provkörning och test. En provkörning, som inte sällan görs utomlands, ger oss bara en första indikation på hur en bil levererar. Men det är först efter ett fullvärdigt test hemma i Sverige som vi vet hur bra en bil är – på riktigt. Ett test pågår i flera dagar, för att inte säga veckor, om man räknar in alla de mätningar och uträkningar som vi genomför.

I ett test tittar vi på helheten: Ekonomi, garantier, säkerhet, miljö, förbrukning, komfort, utrymmen, teknik, köregenskaper, design och utstrålning. Både hjärna och hjärta räknas. Sedan har vi en enorm referensbank där ett nytillskott jämförs. Har nykomlingen verkligen klassledande komfort? Har inte den något äldre utmanaren trots allt en bättre säkerhetsnivå?

När du ser ordet test i auto motor & sport ska du veta att en hårdgranskning har genomförts. Det som kvällstidningar kallar test ser vi som en provkörning, byggd på färre fakta och inga mätningar.

De tekniska framstegen i bilvärlden kommer i en rasande fart. Elektrifieringen av bilar gör vårt jobb intressant och utmanande. Att de officiella förbrukningssiffrorna för bilar med förbränningsmotorer länge har varit grovt missvisande ändras nu med nya mätmetoder. Och när det gäller elbilar är detta med räckvidd av största intresse. Hyundai Kona Electric blev med sin enorma räckvidd årets aha-upplevelse, och vi vet att den går långt – på riktigt.

I test är det dock helheten som räknas. Därför ser vi fram emot en VW e-Golf med Kona-räckvidd 2019.

Årets vinnare – högst testbetyg



BMW 540d xDrive Sedan (50 poäng)

Dieselmotorer är på tillbakagång och sedankarosser har aldrig varit speciellt populära i Sverige. Detta hindrade inte denna lyxiga 5-serie från att ta flest poäng 2018. Den är packad med modern teknik, har hög säkerhetsnivå och en helt sagolik drivlina – det senare både till vardags och vid aktiv körning. Och du, den finns med kombikaross också...



Volvo V90 T8 Twin Engine (49,5 poäng)

Årets Testbil 2017 medverkade även i år och lyckades slå Tesla Model S och Jaguar I-Pace, det kallar vi bra prestation. Komfort, utrymmen, säkerhet och ekonomi är starka kort.



Skoda Karoq 1,5 TSI 150 och BMW 630d GT xDrive (49 poäng)

Karoq kom in och slog självaste VW Tiguan, som varit obesegrad i klassen sedan sommaren 2016. Samma höga poäng fick BMW 630d GT när "rymdbilen" tvålade till Audi A7 och Mercedes CLS.

Årets besvikelser – lägst testbetyg



Dacia Duster Tce 125 4x4 (34 poäng)

Andra generationen Duster ser fräck ut och är på alla plan bättre än föregångaren. Detta till trots är den årets sämsta testbil.





Renault Zoe R110 och Toyota Yaris HSD 100 hk (34,5 poäng)

Att två elektrifierade bilar är på jumbolistan är chockerande då de får många höga poäng tack vare låga utsläpp. Men helheten räknas.





Citroën C4 Cactus Puretech 110 EAT6 och Mitsubishi L200 2,4D (36 poäng)

Den fina fjädringen räckte inte för att rädda C4 Cactus. Och storsäljaren L200 med låg säkerhetsnivå är ingen hantverkardröm.

Årets roligaste



1. Porsche 911 Carrera T. Porsche lyckades skapa ännu ett 911-derivat och vi älskar den. Ren och avskalad körglädje, trots en något bråkig (manuell!) växellåda.

2. Honda Civic Type R. Nya kungen i GTI-klassen heter Civic. Tur att den lever upp till sitt galna utseende.



3. Dodge Challenger SRT Hellcat. Oceaner av motorvolym och många hästar, men lite grepp, är skoj när det inte kostar multum.

Årets laddbilar



1. Volvo V90 T8 Twin Engine. En hög lägstanivå. Högt pris också förvisso, varför vi önskar oss en V60 T6 Twin Engine. Mer folkligt liksom.



2. Volkswagen e-Golf. Den har medverkat vid tre tester 2018 och vunnit samtliga gånger. Men nu kommer många utmanare med längre räckvidd.



3. Tesla Model S 75D. Gamlingen (kom till Europa 2013) fortsätter att leverera. Fortfarande i framkant även när det gäller teknik.

BÄST I TEST I VARJE KLASS

SMÅBILAR



SEAT IBIZA 1,0 TSI 115

På par med VW Polo. Småbilar som erbjuder storbilskänsla.

SMÅ-SUV



VW T-ROC 1,0 TSI 115

En väldigt genomtänkt och bekväm liten suv som vi inte hittar en enda svag punkt på.

KOMPAKTBILAR



VW e-GOLF

Som en vanlig Golf, men utsläppsfri. Räcker räckvidden för dig är den helrätt.

MELLANKLASS



VW PASSAT GTE SPORTSCOMBI

Låga driftskostnader och bra kupéutrymme. Stark åldern till trots.

ÖVRE MELLANKLASS



BMW 540d XDRIVE SEDAN

Fullspäckad med teknik men framför allt med en gudomlig drivlina.

LYXBILAR



BMW 630d GT xDRIVE

Kanske inte elegantast i klassen men ack så rymlig och komfortabel.

SPORTBILAR



PORSCHE 911 CARRERA T

Ren och skär körglädje kommer fram när lullull plockas bort.

CABRIOLETER



MAZDA MX-5 2,0 184 HK

Har varit oslagbar sedan 1990, nu med mer effekt än någonsin. Unna dig!

SUV



SKODA KAROQ 1,5 TSI 150

Lillebror till Kodiaq. Den slog klasskungen Tiguan, det säger nog allt.

7-SITSIGT



VOLVO XC90 D5 AWD

Komfort och säkerhet när alla ska åka med, och då är XC90 bästa valet.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Nissan Navara AT32

PeO Kjellström 13 januari 2019

Det är egentligen inga fel på Nissan Navara Double Cab. Men den ser ut som alla andra pick-isar. Om du inte låter den skickas till Artic Trucks i norska Drammen.



Nissan Navara ligger ungefär i samma prisklass som övriga pickisar i segmentet, den kostar som Double Cab med 190 hästar stark diesel och 7-växlad automat 405 581 kronor. Men vill du ha den lite speciell, med egen touch, låter du Nissan skicka över den till Arctic Trucks i Drammen utanför Oslo. AT finns på en rad andra ställen i världen men för oss är Norge närmast.

Du får tillbaka en bil med 32 tum höga hjul, ombyggd fjädring, hasplåtar/underredesskydd, främre diffspärr, svart plast runt skärmkanterna och inte minst snorkel. Tyvärr hade inte vår provkörningsbil det senaste, om inte annat av estetiska skäl. Väl hemkommen från Norge har prislappen ökat till 573 100 kronor.

Nissan Navara Double Cab har något så udda när det gäller en pick-up som skruvfjädring. Normen är annars bladfjädring bak. Hos Artic Trucks skruvar man vidare på fjädringen och höjer bilen från marken med 20 mm, de 32 tum höga offroaddäcken bygger på 20 mm till. Det gör om inte annat att det blir jobbigt för mig med korta taxben att äntra förarhytten. Det blir till att suga tag i ratten ordentligt och häva sig in.



Nissan tar sig fram bra i terrängen med fyrhjulsdrift och diffbroms fram.

Motorn i sig är orörd liksom automatlådan och även om motorn i sig är stark och relativt tyst så är de inte speciellt samspelta. Det är lite klurigt att få bilen i rörelse om man befinner sig i lite sämre terräng och vill vara snäll mot grejerna, inte heller uppe i fart verkar lådan och motorn vara kompisar. Lådan håller i lite för länge på växlarna och det blir gärna ryck när nästa växel väl går i.

Du kan förbättra framkomligheten rejält genom en diffspärr fram, bak sitter det redan som standard. Diffbroms fram kostar 42 100 kronor och är inräknat i ovanstående pris, men kan väljas bort. Det gäller för övrigt alla delar i Arctic Trucks paket för Navara. Och det finns hundratals fler tillbehör att spöka ut din bil med.

Nissan Navara AT32 har onekligen fördelar om man gillar att bada med den. Vaddjupet är 800 mm och då kan en snorkel vara bra att ha. Snorkeln finns för övrigt bara i ett utförande och passar på samtliga pickuper Arctic Trucks jobbar med. Skrev jag att alla pickuper såg likadana ut? Ja det gjorde jag.

Om man nu verkligen vill prova ut Navaras kunskaper i terräng kommer du i alla fall väl förberedd. Fyrhjulsdrift med diffspärr fram och bak, om du valt detta. Hög markfrigång. Runt omkamera. Backkamera. Starthjälp i backe och bromshjälp i nedförslut. Tappar du bort dig finns även navigation. Och när du lekt klart är det bara att spola av bilen så har du din familjebil igen.

Det finns en anledning till att Double Cab blivit populär, du kan ha den som familjens enda bil. Men glöm aldrig att det trots allt är en pickup med allt vad det innebär av sämre väghållning och högre känsla av karossrullning, inte minst med 40 mm högre markfrigång. Och vem är jag att bedöma, men jag tyckte inte fjädringen var ett dugg bekvämare i denna AT32 än i vilken Navara som helst.



Det är däcken som gör modellen och ger den dess namn. 32 står för hjulhöjden.

På insidan ser det ut som i en vanlig Navara. Inget fel med det men det kunde se roligare ut.

Det här är nytt!

Däcken 32 tum höga, som namnet anger, höjer de Navara mot himmelen.
Diffbroms fram Ett tillval som ökar på framkomligheten.
Markfrigång 20 mm högre än alla andra Navara.
Priset Behandlingen hos Arctic Trucks är sannerligen inte billig.



Huvudsaken med en pickup är flaket och här är det helt intäckt med plast vilket är bra och skyddar effektivt mot repor.



Redan i basversion är det ekonomironden som knäcker Nissan Navara, det blir inte bättre i AT 32, det kan vi garantera.

Nissan Navara AT32

Pris 573 100 kronor, säljs nu.

Motor Diesel. Längsmonterad 4-cyl rad med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 15,4:1. Borrning/slag 85,0/101,3 mm, cylindervolym 2 298 cm3. Max effekt 190hk (140 kW) vid 3 750 r/min, max vridmoment 450 Nm mellan 1 500-2 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak stel axel med Panhardstag och dubbla reaktionsstag.

Styrning Hydraulisk servo. Vändcirkel 12,4 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram, trummor. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 275/70 R 17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 315, längd 533, bredd 187, höjd 185, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 24. Tjänstevikt ca 2 030, maxlast ca 1000, max släpvagnsvikt 3 200. Tank 80 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h cirka 11,1 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,87 l/mil, landsväg 0,59 l/mil, blandad körning 0,69 l/mil. CO2 183 g/km.

Garantier Nybil 5 år, vagnskada 0 år, rostskydd 12 år, lack 5 år.

Skatt 11 375 kronor per år de tre första åren, därefter 4 668 kronor per år.

Rivaler



Isuzu D-Max AT35
D-Max i Sverige kan även den konverteras av Arctic Trucks. Ännu högre hjul och pris men klenare motor. 163 hästar bjuds.
Pris: 593 625 kronor.



Volkswagen Amarok Aventura
Ingen AT bjuds men väl en Aventura som håller högsta utrustningsnivå och har hela 258 hästkrafter under huven. Billigare. Pris: 428 400 kronor.

Feber

5. Jonny Smith spanar in Rivian

Bobby Green 2019-01-13 kl 09:30

Lär oss mer om elbils-startupen



Rivian är ännu en elbils-startup men till skillnad från många andra har de mer än skisser, och tydliga planer inför framtiden. Jonny Smith från Fully Charged har snackat lite med Mark Vinnels från företaget och så här såg det ut.

FILM*: *https://youtu.be/QMfxJEfb4lw

Husbil & Husvagn

6. Eldrivna Iridium hade världspremiär på CMT

Pelle Kjörling, 2019-01-13, 5:17

Att världens första helt eldrivna husbil som finns till försäljning skulle premiärvisas på CMT i Stuttgart stod klart redan för cirka en månad sedan. Vi besökte förstås deras monter för att få en glimt och ta några bilder!



BILDSPEL: http://www.husbilhusvagn.se/bildspel/bildspel-iridium-e-mobil-2019?main=10610

Visst kändes det lite som med månlandningen när de små stegen in i montern skulle representera en jättekliv i utvecklingen. Trots allt är det den första med batterier eldrivna husbilen som går att köpa för vem som helst. Jo, åtminstone om man har minst 169 000 euro för där startar priserna.

– *De första kunderna som beställer husbilen på mässan kommer att kunna åka på årets semester i den*, sa Thomas Gräter, VD på WOF GmbH under presskonferensen på lördagsmorgonen. Semestern får dock inte ligga för tidigt då de första bilarna kommer att levereras i juli eller augusti.

Det är den tyska tillverkaren WOF (Wohnmobil Outlet Factory) som i samarbete med Elektrofahrzeuge Stuttgart (EFA-S) står för bedriften. EFA-S är specialister på att konvertera fordon till eldrift och har redan gedigen erfarenhet då de för UPS räkning byggt om cirka 200 av deras paketbilar till eldrift med batterier. I det här fallet konverterar de ett chassi från Fiat Ducato som dock levereras komplett med dieselmotor, vilket kräver att denna monteras bort. Kapaciteten för produktionen uppges till trettio bilar per år.

Den första frågan som kommer upp är förstås vilken räckvidd husbilen har och den siffra som uppges för det 106 kW starka batteriet är cirka 300 kilometer, vilket är 50 procent högre än i pressmeddelandet för månaden sedan vilket beror på ett större batteri. Efter de 30 milen måste batteriet laddas, vilket kan ske med snabbladdning via CCS-teknik (mellan 50 och 100 kW) eller med långsammare laddteknik (3,6kW/11kW/22kW). Laddtiden varierar därför från en till fytiofem timmar beroede på strömstyrkan i laddaren. För Iridium uppges batterivikten till 500 kilo och totalvikten till 4 200.

Vikten för de eldrivna transportbilar husbilar byggs på är ett problem och det var därför EU nyligen beslutade om att utöka B-behörighetens övre totalvikt till 4 250 kilo, dock med det viktiga förbehållet att fordonet ska transportera gods och vara helt eldrivet. Ändringen av B-behörigheten gäller nationellt så varje land kan, eller kan avstå från, att införa regeln. Det kan i sammanhanget nämnas att Norge avser att införa regeln under våren.

Även om husbilen kan beställas redan nu på mässan kändes den inte helt färdig för produktion. Det kan bero på att karossbygget sker hos Maurer Fahrzeugbau AG, en schweizisk tillverkare av exklusiva husbilar, som kan anpassa inredningen efter kundens önskemål. Men vi kunde inte gå in i utställningsexemplaret utan hänvisades till en annan husbil.

Till att börja med kommer Iridium E-Mobil att finnas i två serier där båda har samma basfordon men olika bodelar. Utöver den för varje kund specialanpassade från Maurer Fahrzeugbau finns en som baserar sig på BELA P69 och har en standardiserad inredning. Det är denna modell vars priser börjar på 169 000 euro.

Måtten för de båda serierna är desamma, längden är strax under sju meter, bredden cirka 2,3 och höjden cirka tre. Lastvikten uppges inte i kilon utan vi fick nöja oss med "plenty" (mycket) vid direkt förfrågan. Svaret behöver inte vara falskt, beroende på hur man definierar mycket givetvis.

Relaterade artiklar



Eldriven husbil klar för produktion
Redan på Stuttgartmässan CMT i januari 2019 kommer den första helt eldrivna husbilen till försäljning att visas upp skriver tillverkaren WOF i ett pressmeddelande. Modellen som finns för leverans under 2019 heter Iridium E-Mobil och är ett samarbete mellan EFA-S och WOF.

Klassiker

7. Pontiacs förgångare

Mårten Carlsson 6 juli 2018

Före Pontiac fanns Oakland och före dess, Pontiac.



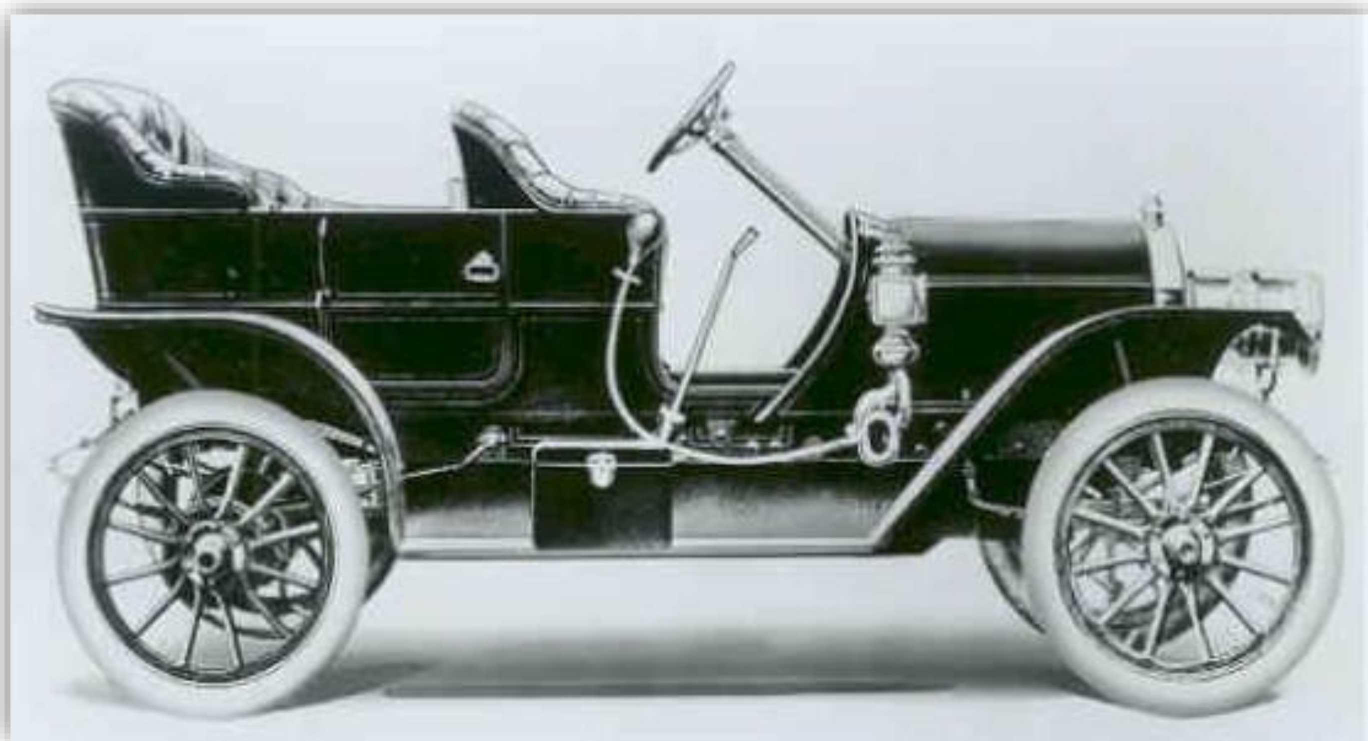
Damerna på bilden är till vänster den tyska skådespelerskan Dita Parlo och till höger Leone Lane. Ingen av dom kom dock att bli några stora namn i Hollywood i den nya gyllene eran med ljudfilm.

Märket Oakland hade sina rötter i ett litet bolag som hette Pontiac Motor Buggy Manufacturing i Pontiac, Michigan. Ett kortlivat märke under 1907-1908, som omorganiserades och återuppstod som Oakland Motor Car company, de första Oaklandbilarna byggdes i april 1908.

Detta var relativt exklusiva fordon, med en prislapp på 1300 dollar och uppåt, första året såldes 278 bilar vilket var på den tiden en ganska bra produktion. Såpass bra att man drog till sig William Durants intresse som redan 1909 införlivade Oakland i sitt nybildade General Motors.

Så hoppar vi framåt i tiden till 1920-talet, då det fanns något hundratal biltillverkare i USA som byggde en uppsjö av modeller som täckte in i princip varje tänkbart marknadssegment i storlek och prisklass. Trenden gick även mot billigare bilar, men få lyckades konkurrera på allvar med den otroligt framgångsrika T-Forden. Vad många av de större tillverkarna började göra var att lansera lågprismodeller som såldes som egna märken för att kunna erbjuda bilar i lägre prisklasser utan att göra avkall på sin egen prestige. Tidigt ut med den här marknadsföringen var Hudson som redan 1919 presenterade Essex.

Denna trend kom att blomstra under det senare 1920-talet då Cadillac presenterade La Salle (1927) Overlands Whippet (1927) Viking från Oldsmobile (1929) Rooselvelt från Marmon (1929) Studebakers Rockne (1932) De flesta blev blott mer än dagssländor,såldes något år eller två. Med ett par undantag, de mer kända Plymouth och De Soto startades med samma tanke 1929 av Chrysler och blev desto mer långlivade. De Soto fanns ända fram till 1961 och Plymouth försvann först år 2000.



Oakland 1908

Hos Oakland hette svaret på detta Pontiac som introducerades 1926. För runt 200 dollar mindre än Oakland fick man en ganska välbyggd bil med snygga karosser och samma prestanda. Redan första årsmodellen sålde man nästan 50 000 bilar. Till skillnad från de övriga av dessa budgetmärken som försvann så kom Pontiac att bli en så stor framgång att man valde att lägga ner Oakland istället. De sista Oaklandbilarna byggdes 1931 och Pontiac kom framgångsrikt att överleva in i våra dagar. I december 2009 var dock sagan slut för Pontiacs del också. Då tillverkades den sista bilen med det namnet, i Sydkorea, ganska långt från Pontiac Avenue i Michigan där det en gång startade.



Oakland 6-24D sport roadster 1927

1930 Oakland roadster,, de sista två åren hade dom V8



Första Pontiacen, 1926

Klassiker

8. Grattis Ford Anglia!

Carl Legelius 17 januari 2009

I dag den 17 januari då Anton och Tony namnsdag hyllar vi Anglia!



Anglia är nylatin för England och det namnet valde engelska Ford 1939 för sin minsta bil, en synnerligen primitiv historia med teknik på T-Fordens nivå.

Ford Anglia var den första nya bilmodell som kom till Sverige 1946 efter krigsårens avspärrning. Då gick allt att sälja men helt nöjda blev nog bara de köpare som inte haft någon bil tidigare.

Den gick i alla fall framåt om än inte så fort och var ganska driftsäker - det var ju inte så mycket som kunde gå sönder.

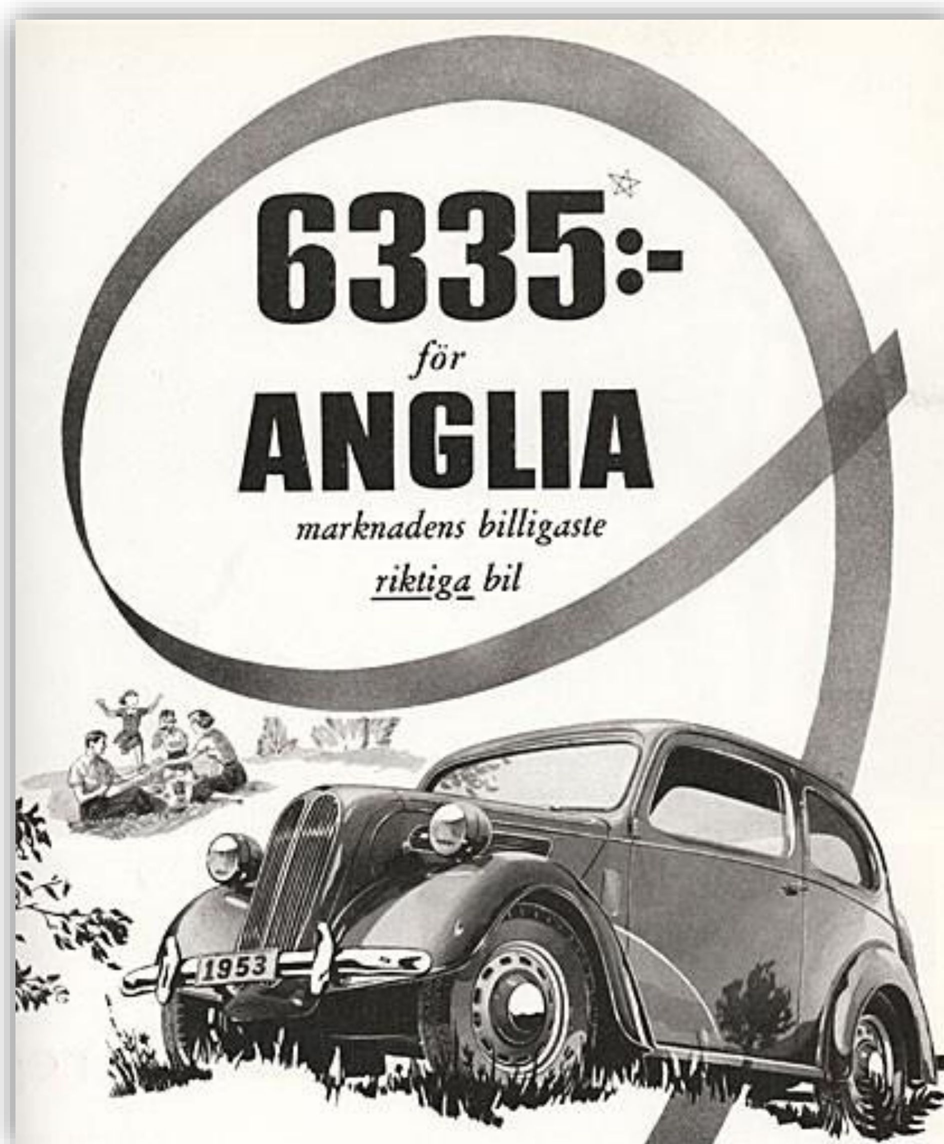
Tvåtum-fyrtum hette den i folkmun och också Vinglia - att den var högre än bred gjorde den vinglig på vägen.

Mycket bättre vägegenskaper hade efterträdaren med internkoden 100E som kom 1953. Den hade McPhersonfjädring fram och en modern, lätt USA-inspirerad formgivning.

Den gamla sidspisen fick dock hänga med liksom den treväxlade lådan med sin bisarra stegning-man var tvungen att varva ur på tvåan annars fanns ingen ork på trean när den lades.

Den modellen höll 1950-talet ut och ersattes av något så ovanligt som en helt ny bil - Anglia 105E, den med snedruta bak och en extremt kortslagig motor, den första i den framgångsrika motorfamiljen Kent.

New Anglia som den också kallades var tekniskt framåt och blev mycket populär. Den tillverkades ända till 1968 då den avlöstes av den första Escorten.



Broschyrtecknaren hade en bred och låg dag när han ritade första Anglian med självbärande kaross.



Herrgårdsvagnen kallades ibland Escort.



För den seriöse shopparen fanns en skåpversion.



Se nya Ford Anglia 1959
Presentationsfilm för nya moderna Anglia 1959, den tekniska genomgången är tämligen begränsad, men desto mer glada människor, golfbagar, badbollar och fartscener i uppsnabbat tempo. 1



Ford Anglia 1959–1966



En Anglofils bekännelse

SLUT